

BAB II

PERIHAL TANGGUNG JAWAB HUKUM SECARA PERDATA DAN PERLINDUNGAN KONSUMEN DALAM PERUSAHAAN PENERBANGAN

A. Tanggungjawab Secara Hukum Perdata

Tanggungjawab hukum secara perdata ini timbul akibat adanya Perikatan atau Kontrak yang berasal dari suatu perbuatan yang dapat menimbulkan kerugian pada orang lain karena dilakukan dengan kesalahan dalam hukum perdata yang disebut sebagai adanya PMH (Perbuatan Melawan Hukum) yang didalamnya terdapat unsur kesalahan ini yang menimbulkan adanya pertanggungjawaban perdata atau disebut juga dengan *civil liability*. Berikut adalah tahapan munculnya tanggung jawab :

1. Perikatan merupakan awal mula timbulnya suatu pertanggungjawaban. Pasal 1233 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata menyebutkan sumber perikatan adalah perjanjian dan Undang-Undang. Perikatan adalah suatu hubungan hukum dalam hal hukum kekayaan di mana satu pihak berhak menuntut suatu prestasi dan pihak lainnya berkewajiban untuk melaksanakan suatu prestasi. Sedangkan perjanjian menurut Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih. Definisi ini mendapat kritik dari Prof. R. Subekti, karena hanya meliputi perjanjian sepihak padahal perjanjian pada umumnya bersifat timbal balik, seperti perjanjian jual beli, perjanjian sewa menyewa, perjanjian tukar menukar dan sebagainya. Sedangkan perikatan yang lahir dari Undang-Undang terdiri atas perikatan yang lahir dari Undang-Undang saja dan perikatan yang lahir dari Undang-Undang yang berhubungan dengan perbuatan manusia. Perikatan yang lahir dari Undang-Undang yang berhubungan dengan perbuatan manusia dapat

dibagi atas perikatan yang halal dan perikatan yang tidak halal, yaitu perbuatan melawan hukum.²⁵

2. Jika perikatan tidak dilaksanakan sebagaimana mestiknya maka disebut dengan wanprestasi, wanprestasi itu sendiri adalah ingkar janji atau tidak menepati janji. Menurut Abdul R Saliman (Saliman : 2004, hal. 15), wanprestasi adalah suatu sikap dimana seseorang tidak memenuhi atau lalai melaksanakan kewajiban sebagaimana yang telah ditentukan dalam perjanjian atau perikatan yang dibuat antara kreditur dan debitur.

Wanprestasi sendiri diatur dalam Pasal 1243 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPer), berbunyi: “Penggantian biaya, kerugian dan bunga karena tak dipenuhinya suatu perikatan mulai diwajibkan, bila debitur, walaupun telah dinyatakan lalai, tetap lalai untuk memenuhi perikatan itu, atau jika sesuatu yang harus diberikan atau dilakukannya hanya dapat diberikan atau dilakukannya dalam waktu yang melampaui waktu yang telah ditentukan”.

Sehingga unsur-unsur wanprestasi adalah:

- a. Ada perjanjian oleh para pihak;
 - b. Ada pihak melanggar atau tidak melaksanakan isi perjanjian yang sudah disepakati;
 - c. Sudah dinyatakan lalai tapi tetap juga tidak mau melaksanakan isi perjanjian.
3. Kemudian adanya PMH (Perbuatan Melawan Hukum). PMH diatur dalam Pasal 1365 KUHPer, berbunyi “Tiap perbuatan yang melanggar hukum dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk menggantikan kerugian tersebut ”.

²⁵ R. Subekti, 2008, Hukum Perjanjian, PTIntermassa, Jakarta, hlm. 42

Unsur-unsur PMH sendiri yaitu :

- a. Adanya suatu perbuatan;
- b. Perbuatan tersebut melawan hukum;
- c. Adanya kesalahan pihak pelaku;
- d. Adanya kerugian bagi korban;
- e. Adanya hubungan kausal antara perbuatan dan kerugian.²⁶

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) tanggung jawab adalah kewajiban menanggung segala sesuatunya bila terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, dan diperkarakan. Dalam kamus hukum, tanggung jawab adalah suatu keseharusan bagi seseorang untuk melaksanakan apa yang telah diwajibkan kepadanya.²⁷

Menurut hukum, tanggung jawab adalah suatu akibat atas konsekuensi kebebasan seorang tentang perbuatannya yang berkaitan dengan etika atau moral dalam melakukan suatu perbuatan.²⁸

Selanjutnya menurut Titik Triwulan pertanggungjawaban harus mempunyai dasar, yaitu hal yang menyebabkan timbulnya hak hukum bagi seorang untuk menuntut orang lain sekaligus berupa hal yang melahirkan kewajiban hukum orang lain untuk memberi pertanggungjawabannya.²⁹

Menurut hukum perdata dasar pertanggungjawaban dibagi menjadi dua macam, yaitu kesalahan dan risiko. Dengan demikian dikenal dengan pertanggungjawaban atas dasar kesalahan (*lilability without based on fault*) dan pertanggungjawaban tanpa

²⁶ Ibid, hal 10

²⁷ Andi Hamzah, *Kamus Hukum*, Ghalia Indonesia, 2005.

²⁸ Soekidjo Notoatmojo, *Etika dan Hukum Kesehatan*, Rineka Cipta, Jakarta, 2010, hlm

²⁹ Titik Triwulan dan Shinta Febrian, *Perlindungan Hukum bagi Pasien*, Prestasi Pustaka, Jakarta, 2010, hlm 48

kesalahan yang dikenal (*liability without fault*) yang dikenal dengan tanggung jawab risiko atau tanggung jawab mutlak (*strict liability*).

Prinsip dasar pertanggung jawaban atas dasar kesalahan mengandung arti bahwa seseorang harus bertanggung jawab karena ia melakukan kesalahan karena merugikan orang lain. Sebaliknya prinsip tanggung jawab risiko adalah bahwa konsumen penggugat tidak diwajibkan lagi melainkan produsen tergugat langsung bertanggung jawab sebagai risiko usahanya. Menurut pasal 1365 KUHPerdata, maka yang dimaksud dengan perbuatan melanggar hukum adalah perbuatan yang melawan hukum yang dilakukan oleh seseorang yang karena salahnya telah menimbulkan kerugian bagi orang lain. Dalam ilmu hukum dikenal 3 katagori dari perbuatan melawan hukum, yaitu sebagai berikut:

1. Perbuatan melawan hukum karena kesengajaan.
2. Perbuatan melawan hukum tanpa kesalahan (tanpa unsur kesengajaan maupun kelalaian).
3. Perbuatan melawan hukum karena kelalaian.

Tanggungjawab dalam hukum perdata sendiri meliputi :

- a. Tanggung jawab dengan unsur kesalahan (kesengajaan dan kelalaian) sebagaimana terdapat dalam pasal 1365 KUHPerdata, yaitu: “tiap-tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada seorang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut”.
- b. Tanggung jawab dengan unsur kesalahan khususnya kelalaian sebagaimana terdapat dalam pasal 1366 KUHPerdata yaitu: “setiap orang bertanggungjawab tidak saja untuk kerugian yang disebabkan

perbuatannya, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan kelalaian atau kurang hatihatinya.

- c. Tanggung jawab mutlak (tanpa kesalahan) sebagaimana terdapat dalam pasal 1367 KUHPerdara yaitu: (1) seseorang tidak saja bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatannya sendiri, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan oleh barang-barang yang berada dibawah pengawasannya; (2) orang tua dan wali bertanggung jawab tentang kerugian, yang disebabkan oleh anak-anak belum dewasa, yang tinggal pada mereka dan terhadap siapa mereka melakukan kekuasaan orang tua dan wali; (3) majikan-majikan dan mereka yang mengangkat orang-orang lain untuk mewakili urusan-urusan mereka, adalah bertanggung jawab tentang kerugian yang diterbitkan oleh pelayan-pelayan atau bawahan-bawahan mereka di dalam melakukan pekerjaan untuk mana orang-orang ini dipakainya; (4) guru-guru sekolah dan kepala-kepala tukang bertanggung jawab tentang kerugian yang diterbitkan oleh murid-murid dan tukang-tukang mereka selama waktu orang-orang ini berada dibawah pengawasan mereka; (5) tanggung jawab yang disebutkan diatas berakhir, jika orangtua, wali, guru sekolah dan kepala-kepala tukang itu membuktikan bahwa mereka tidak dapat mencegah perbuatan untuk mana mereka seharusnya bertanggung jawab.

Maka dari tanggung jawab perbuatan melawan hukum, KUHPerdara melahirkan tanggung jawab hukum perdata berdasarkan wanprestasi. Diawali dengan adanya perjanjian yang melahirkan hak dan kewajiban. Apabila dalam

hubungan hukum berdasarkan perjanjian tersebut, pihak yang melanggar kewajiban (debitur) tidak melaksanakan atau melanggar kewajiban yang dibebankan kepadanya maka ia dapat dinyatakan lalai (wanprestasi) dan atas dasar itu ia dapat dimintakan pertanggungjawaban hukum berdasarkan wanprestasi. Sementara tanggungjawab hukum perdata berdasarkan perbuatan melawan hukum didasarkan adanya hubungan hukum, hak dan kewajiban yang bersumber pada hukum.³⁰

B. Tanggungjawab dalam Hukum Perlindungan Konsumen

Tanggung Jawab Hukum Pelaku Usaha Terhadap Konsumen Didasarkan Pada Buku III KUHPerdata Gugatan terhadap pelaku usaha yang dianggap telah merugikan konsumen, dapat didasarkan pada Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, yaitu: Tanggung jawab Karena Wanprestasi dan Tanggung Jawab Karena Kesalahan.

Tanggung jawab karena kesalahan, dapat didasarkan pada Pasal 1365 sampai dengan Pasal 1367 KUH. Perdata mengenai perbuatan melawan hukum. Jika konsumen mengajukan ganti kerugian dengan menggunakan kualifikasi perbuatan melawan hukum (*onrechtmatigedaad*), maka harus dipenuhinya unsur-unsur perbuatan melawan hukum dan membuktikan kesalahan pelaku usaha. Unsur-unsur perbuatan melawan hukum yang harus dipenuhi sebagaimana disebutkan dalam Pasal 1365 KUH.Perdata, antara lain: Perbuatan tersebut merupakan perbuatan melawan hukum, adanya kesalahan, adanya kerugian, adanya ganti kerugian.

Perlindungan konsumen merupakan segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan konsumen. Perlindungan konsumen dalam hal ini maksudnya adalah perlindungan hukum, yaitu jaminan terpenuhinya

³⁰ Djojodirdjo, M.A. Moegni, op.cit, h. 55

kepentingan konsumen, oleh karena itu perlindungan konsumen mengandung aspek hukum. Rumusan pengertian perlindungan konsumen yang terdapat dalam pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen tersebut cukup memadai. Kalimat yang menyatakan “segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum” diharapkan sebagai benteng untuk meniadakan tindakan sewenang-wenang yang dilakukan pelaku usaha hanya demi untuk kepentingan perlindungan konsumen. Kesewenangan-wenangan akan mengakibatkan ketidakpastian hukum. Oleh karena itu, agar segala upaya memberikan jaminan akan kepastian hukum, ukurannya secara kualitatif ditentukan dalam Undang-Undang perlindungan konsumen.³¹ atau bisa disebut juga bahwa Hukum Perlindungan Konsumen merupakan Payung Hukum bagi konsumen itu sendiri.

Tujuan yang ingin dicapai dalam perlindungan konsumen umumnya dapat dibagi dalam tiga bagian utama, yaitu:

1. Memberdayakan konsumen dalam memilih, menentukan barang dan/atau jasa kebutuhannya, dan menuntut hak-haknya;
2. Menciptakan sistem perlindungan konsumen yang memuat unsur-unsur kepastian hukum, keterbukaan informasi, dan akses untuk mendapatkan informasi itu;
3. Menumbuhkan kesadaran pelaku usaha mengenai perlindungan konsumen sehingga tumbuh sikap jujur dan bertanggung jawab.³²

Hukum perlindungan konsumen adalah keseluruhan asas-asas dan kaidah yang mengatur dan melindungi konsumen dalam hubungan dan masalah penyediaan dan

³¹ Ahmadi Miru, Op.Cit., h. 1

³² Adrian Sutedi, Ibid, hlm. 9

penggunaan produk konsumen antara penyedia dan penggunaanya dalam bermasyarakat.³³

Tanggung jawab merupakan perihal yang sangat penting dalam kajian hukum perlindungan konsumen. Dalam kasus-kasus pelanggaran hak konsumen diperlukan kehati-hatian dalam menganalisis siapa yang harus bertanggung jawab dan seberapa jauh tanggung jawab dapat dibebankan kepada pihak-pihak terkait.³⁴

Dalam pasal 2 Undang-Undang Perlindungan Konsumen, memiliki asas yaitu berasaskan manfaat, keadilan, keseimbangan, keamanan dan keselamatan konsumen, serta kepastian hukum. Perlindungan konsumen diselenggarakan sebagai usaha bersama.

Secara umum prinsip-prinsip tanggung jawab dalam hukum perlindungan konsumen dapat dibedakan sebagai berikut:

1. Prinsip tanggungjawab berdasarkan unsur kesalahan/kelalaian

Tanggung jawab berdasarkan kesalahan/kelalaian (*negligence*) adalah prinsip tanggung jawab yang bersifat subjektif, yaitu suatu tanggung jawab yang ditentukan oleh perilaku pelaku usaha³⁵

Berdasarkan teori ini kelalaian pelaku usaha yang berakibat pada munculnya kerugian konsumen merupakan faktor penentu adanya hak konsumen untuk mengajukan gugatan ganti rugi kepada pelaku usaha. *Negligence* ini dapat dijadikan dasar gugatan, manakala memenuhi syarat-syarat sebagai berikut:

³³ Kurniawan, Hukum Perlindungan Konsumen: Problematika Kedudukan dan Kekuatan Putusan Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK), Universitas Brawijaya Press, 2011, Hlm.42

³⁴ *Ibid*, hlm 59.

³⁵ Inosentius Samsul, Perlindungan Konsumen, Kemungkinan Penerapan Tanggung Jawab Mutlak, Jakarta: Universitas Indonesia, 2004, hlm 46.

- a. Suatu tingkah yang menimbulkan kerugian, tidak sesuai dengan sikap hati-hati yang normal.
- b. Harus dibuktikan bahwa tergugat lalai dalam kewajiban berhati-hati terhadap penggugat.
- c. Perilaku tersebut merupakan penyebab nyata dari kerugian yang timbul.³⁶

Adapun yang dimaksud dengan *negligence* adalah suatu perilaku yang tidak sesuai dengan standar kelakuan (*standard of conduct*) yang ditetapkan oleh Undang-Undang demi perlindungan anggota masyarakat terhadap risiko yang tidak rasional. Yang dimaksudkan disini adalah adanya perbuatan kurang cermat, kurang hati-hati.

Prinsip yang cukup umum ini berlaku dalam hukum pidana dan perdata. Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata khususnya pasal 1365, 1366 dan 1367 prinsip pada ketiga pasal ini dipegang secara mutlak. Prinsip ini menyatakan, seseorang dapat dimintakan pertanggung jawaban secara hukum jika ada unsur kesalahan yang dilakukannya. Pasal 1365 KUHPdt yang biasa disebut dengan perbuatan melawan hukum mengharuskan terpenuhinya empat unsur pokok yaitu:

- 1) Adanya perbuatan adalah mengandung pengertian berbuat (aktif) atau tidak berbuat (pasif) sehingga perbuatan itu bertentangan dengan hukum, baik berupa pelanggaran terhadap hak orang lain, terhadap kewajiban sendiri, terhadap kesusilaan, maupun terhadap kepantasan/kepatutan.

³⁶ Ahmadi Miru, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2004, hlm 148.

- 2) Adanya kesalahan adalah berupa kesengajaan maupun kurang hati-hatian. Kesengajaan menunjukkan adanya maksud atau niat dari pelaku usaha untuk menimbulkan akibat tertentu. Akibat itu dapat diketahui atau dapat diduga akan terjadi dan dengan sadar melakukan perbuatan itu. Kurang hati-hatian mempersoalkan masalah kelalaian, lalai mengambil tindakan yang sepatutnya sehingga timbul akibat yang tidak dikehendaki
- 3) Adanya kerugian yang diderita dimaksud adalah kerugian yang berbentuk unsur rugi, biaya, dan bunga sebagaimana yang diuraikan sehubungan dengan wanprestasi pada perjanjian dan kerugian sehubungan dengan perbuatan melawan hukum.
- 4) Adanya hubungan kausalitas antara kesalahan dan kerugian yang dimaksud adalah kerugian yang diderita oleh korban perbuatan melawan hukum itu adalah kerugian yang semata-mata timbul atau lahir karena terjadinya perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh pelaku. Ini berarti harus dibuktikan kaitan antara kerugian dan kesalahan pelaku pada perbuatan melawan hukum.

2. Prinsip praduga untuk selalu bertanggungjawab (*Presumption of liability*)

Prinsip yang menyatakan tergugat selalu dianggap bertanggung jawab sampai ia dapat membuktikan, bahwa ia tidak bersalah, jadi beban pembuktian ada pada tergugat.

Pembuktian semacam ini lebih dikenal dengan sistem pembuktian terbalik. Undang-Undang Perlindungan Konsumen rupanya mengadopsi sistem pembuktian ini, sebagaimana ditegaskan dalam pasal 19, 22, 23 dan 28. Dasar pemikiran dari teori pembuktian terbalik ini adalah seseorang

dianggap bersalah, sampai yang bersangkutan dapat membuktikan sebaliknya. Hal ini tentu bertentangan dengan asas hukum praduga tidak bersalah (*presumption of innocence*) yang lazim dikenal dalam hukum. Namun, jika diterapkan dalam kasus konsumen akan tampak, asas demikian cukup relevan. Jika digunakan teori ini, maka yang berkewajiban untuk membuktikan kesalahan itu ada dipihak pelaku usaha yang digugat. Tergugat ini harus menghadirkan bukti-bukti dirinya tidak bersalah. Tentu saja konsumen tidak lalu berarti dapat sekehendak hati mengajukan gugatan.

3. Prinsip praduga untuk tidak selalu bertanggung jawab (*Presumption of nonliability*)

Prinsip ini merupakan kebalikan dari prinsip praduga untuk selalu bertanggung jawab, di mana tergugat selalu dianggap tidak bertanggung jawab sampai dibuktikan, bahwa ia bersalah. Prinsip ini hanya dikenal dalam lingkup transaksi konsumen yang sangat terbatas dan pembatasan demikian biasanya secara *common sanse* dapat dibenarkan.³⁷ Akan tetapi prinsip ini tidak lagi diterapkan secara mutlak dan mengarah pada prinsip tanggung jawab dengan pembatasan uang ganti rugi.

4. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (*Strict Liability*)

Berkaitan dengan lemahnya kedudukan konsumen penggugat dalam hal membuktikan kesalahan ataupun *negligence* nya pelaku usaha tergugat karena tidak mempunyai pengetahuan dan sarana yang memuaskan untuk itu, maka dalam perkembangannya, pengadilan-pengadilan di Amerika Serikat menempuh cara lain untuk meminta pertanggung jawaban dari pelaku usaha,

³⁷ Shidarta, *op.cit*, hlm 62.

yaitu dengan mempergunakan prinsip pertanggung jawaban mutlak (*strict liability*) tersebut.

Strict liability adalah bentuk khusus dari *tort* (perbuatan melawan hukum), yaitu prinsip pertanggung jawaban dalam perbuatan melawan hukum yang tidak didasarkan pada kesalahan (sebagaimana *tort* umumnya), tetapi prinsip ini mewajibkan pelaku usaha langsung bertanggung jawab atas kerugian yang timbul karena perbuatan melawan hukum itu.

Prinsip pertanggung jawaban mutlak (*strict liability*) ini tidak mempersoalkan lagi mengenai ada atau tidak adanya kesalahan, tetapi pelaku usaha langsung bertanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkan oleh produknya yang cacat, karena pelaku usaha yang kurang hati-hati dan karena pelaku usaha yang harus mencegah kerugian itu.

Pada tata hukum yang ada di Indonesia *strict liability* secara *implisit* dapat ditemukan di dalam KUHPdt pada pasal 1367 yaitu:

“Seseorang tidak saja bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan oleh barang-barang yang berada di bawah pengawasannya.”

“Orang tua dan wali bertanggung jawab tentang kerugian yang disebabkan oleh anak-anak belun dewasa, yang tinggal pada mereka dan terhadap siapa mereka melakukan kekuasaan orang tua atau wali.”

“Majikan-majikan dan mereka yang mengangkat orang-orang lain untuk mewakili urusan-urusan mereka, adalah bertanggung jawab tentang kerugian yang diterbitkan oleh pelayan-pelayan atau bawahan-bawahan

mereka di dalam melakukan pekerjaan untuk mana orang-orang ini dipakainya.”

“Guru-guru sekolah dan kepala-kepala tukang bertanggung jawab tentang kerugian yang diterbitkan oleh murid-murid dan tukang-tukang mereka selama waktu orang-orang ini berada di bawah pengawasan mereka.” “Tanggung jawab yang disebutkan di atas berakhir jika orang tua-orang tua, wali-wali, guru-guru sekolah dan kepala-kepala tukang itu membuktikan bahwa mereka tidak dapat mencegah perbuatan untuk mana mereka seharusnya bertanggung jawab itu.”

Pasal ini mengatur tentang tanggung jawab seseorang atas kerugian yang disebabkan oleh barang-barang yang berada di bawah pengawasannya, misalnya seseorang pemilik barang tertentu, suatu ketika barang itu mengakibatkan kerugian bagi orang lain sebagai contoh seperti meledak dan kejadian ini mengakibatkan luka-luka terhadap orang lain. Maka pemiliknya harus bertanggung jawab atas luka-luka yang diderita oleh orang tersebut, tanpa mempersoalkan ada tidaknya kesalahan yang menimbulkan ledakan itu. Begitu pula dengan anak-anak, jika mereka melakukan kesalahan yang mengakibatkan kerugian terhadap orang lain maka yang harus bertanggung jawab atas kerugian tersebut adalah orang tua atau walinya, dan juga guru-guru sekolah harus bertanggung jawab terhadap anak-anak jika waktu sekolah yang masih ada dalam tanggung jawab mereka. Begitu pula dengan para pekerja, maka yang harus bertanggung jawab atas kesalahan yang mengakibatkan kerugian maka yang bertanggung jawab atas semua kerugian ini adalah para majikan.

Dalam penerapannya Pasal 1367 ini sudah dapat dijadikan sebagai salah satu dasarnya kata-kata “barang yang berada di bawah pengawasannya” dapat

dipandang sebagai faktor yang berdiri sendiri sebagai penyebab timbulnya kerugian, begitu pula dengan anak-anak dan para pekerja, yang berarti bahwa tidak memerlukan adanya kesalahan dari pemilik barang, wali atau majikan.

Sedangkan untuk mempergunakan konsep *strict liability* ini pada bidang perlindungan konsumen khususnya tanggung jawab produk, akan memudahkan pembuktian, yang pada akhirnya benar-benar memberikan perlindungan kepada konsumen. Dengan menggunakan kedua pasal 1376 KUHPdt itu maka konsumen yang dirugikan dapat langsung meminta pertanggung jawaban kepada para pemberi kerja (majikan). Hal ini tidak dimaksudkan untuk menempatkan pelaku usaha pada posisi yang sulit semata-mata, tetapi karena kedudukan pelaku usaha yang jauh lebih kuat dibanding konsumen yang antara lain disebabkan kemampuannya di bidang keuangan sehingga seorang pelaku usaha dapat menggunakan jasa ahli hukum yang terbaik dalam menghadapi suatu perkara.

Alasan lain yang dapat dijadikan dasar untuk memberlakukan atau memakai konsep *strict liability* dalam perlindungan konsumen, khususnya tanggung jawab produk adalah dengan melihat pada tujuan dari perlindungan itu sendiri. Kata perlindungan mengandung arti memberi kemudahan bagi konsumen untuk mempertahankan dan atau memperoleh apa yang menjadi haknya. Janus Sidablok berpendapat dalam bukunya yang berjudul Hukum Perlindungan Konsumen di Indonesia yaitu “dengan memberlakukan konsep pertanggung jawaban mutlak, maka apa yang diharapkan dari perlindungan konsumen dapat tercapai sebab pihak konsumen yang akan dilindungi itu akan dapat dengan mudah mempertahankan atau memperoleh haknya jika dibandingkan dengan konsep kesalahan, di mana konsumen masih dibebani kewajiban untuk membuktikan kesalahan pelaku usaha. Jadi dengan konsep *strict liability* ini

pelaku usaha harus bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita konsumen.

Prinsip ini sering diidentikkan dengan prinsip tanggung jawab absolut (*absolute liability*). Kendati demikian ada pula para ahli yang membedakan kedua terminologi di atas. Ada pendapat yang mengatakan, *strict liability* adalah prinsip tanggung jawab yang menetapkan kesalahan tidak sebagai faktor yang menentukan. Namun ada pengecualian-pengecualian yang memungkinkan untuk dibebaskan dari tanggung jawab, misalnya keadaan *force majeure*. Sebaliknya, *absolute liability* adalah prinsip tanggung jawab tanpa kesalahan dan tidak ada pengecualiaannya. Bentuk-Bentuk Tanggung Jawab Dalam Perlindungan Konsumen :

- a. *Contractual Liability*, atau pertanggungjawaban kontraktual, yaitu tanggung jawab perdata atas dasar perjanjian atau kontrak dari pelaku usaha baik barang maupun jasa atas kerugian yang dialami konsumen akibat mengonsumsi barang yang dihasilkan atau memanfaatkan jasa yang diberikan. Artinya dalam kontraktul ini terdapat suatu perjanjian atau kontrak langsung antara pelaku usaha dengan konsumen.
- b. *Product Liability*, yaitu tanggung jawab perdata terhadap produk secara langsung dari pelaku usaha atas kerugian yang dialami konsumen akibat menggunakan produk yang dihasilkan. Pertanggungjawaban produk tersebut didasarkan pada Perbuatan Melawan Hukum (*tortius liability*). Unsur-unsur dalam *tortius liability* antara lain adalah unsur perbuatan melawan hukum, kesalahan, kerugian dan hubungan kasualitas antara perbuatan melawan hukum dengan kerugian yang timbul. Jadi, *product liability* dalam hal tidak terdapat hubungan perjanjian (*no privity of*

contract) antara pelaku usaha dengan konsumen, tanggung jawab pelaku usaha didasarkan pada *product liability* atau pertanggungjawaban produk. Ketentuan ini terdapat dalam Pasal 19 Undang-Undang Perlindungan Konsumen yang menyatakan pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang yang dihasilkan atau diperdagangkan.

- c. *Criminal Liability*, yaitu pertanggungjawaban pidana dari pelaku usaha sebagai hubungan antara pelaku usaha dengan negara. Dalam hal pembuktian, yang dipakai adalah pembuktian terbalik seperti yang diatur dalam Pasal 22 Undang-Undang Perlindungan Konsumen, yang menyatakan bahwa pembuktian terhadap ada atau tidaknya unsur kesalahan dalam kasus pidana, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 Undang-Undang Perlindungan Konsumen, yaitu kerusakan, pencemaran dan/atau kerugian yang dialami konsumen merupakan beban dan tanggung jawab pelaku usaha, tanpa menutup kemungkinan dalam melakukan pembuktian.

Jadi, kedudukan tanggung jawab perlu diperhatikan, karena mempersoalkan kepentingan konsumen harus disertai pula analisis mengenai siapa yang semestinya dibebani tanggung jawab dan sampai batas mana pertanggungjawaban itu dibebankan kepadanya. Tanggung jawab atas suatu barang dan/atau jasa yang diproduksi oleh perusahaan atau industri, dalam pengertian yuridis lazim disebut sebagai *product liability*.

Selain tanggungjawab tersebut dalam hukum perlindungan konsumen terdapat pula Tanggung Jawab *profesional Liability*. Menurut Komar Kantaatmadja, tanggung

jawab profesional (*professional Liability*) merupakan tanggung jawab hukum (*legal liability*) dalam hubungannya dengan jasa profesional yang diberikan kepada klien. Sejalan dengan tanggung jawab produk, tanggung jawab profesional ini timbul karena para penyedia jasa profesional tidak memenuhi perjanjian yang disepakati dengan klien atau akibat kelalaian penyedia jasa tersebut yang mengakibatkan terjadinya kerugian / perbuatan melawan hukum. Jenis jasa yang diberikan dalam hubungan antara profesional dengan kliennya dapat dibedakan dalam beberapa hal:

- a. Jasa yang diperjanjikan menghasilkan sesuatu (*resultaat verbintenis*), sebagai contoh jasa profesional dokter gigi, bertanggung jawab atas hasil kerja yang diminta pasiennya;
- b. Jasa mengupayakan sesuatu (*inspannings verbintenis*), jasa seorang advokat yang sedang menangani perkara secara etik dilarang menjanjikan hasil kemenangan dalam menangani perkara di pengadilan. Dalam konteks ini, tanggung jawab profesional hanya mengupayakan agar kepentingan hukum kliennya dapat dilindungi seoptimal mungkin.

Indikator yang menjadi ukuran untuk menyatakan adanya tindakan menyalahi tanggung jawab profesional harus ada parameter yang ditetapkan oleh asosiasi profesi, yang menentukan standard pelayanan yang wajib diberikan kepada klien dari setiap tenaga profesional. Standard profesi bersifat teknis, tetapi juga dapat berupa aturan-aturan moral yang dimuat dalam kode etik.

Kode Etik (KE) adalah sistem norma, nilai dan aturan profesional tertulis yang secara tegas menyatakan apa yg benar dan baik dan apa yg tidak benar dan tidak baik bagi profesional. Demikian juga KE mengatur tentang perbuatan apa yang benar atau salah, perbuatan apa yang harus dilakukan dan apa yang harus dihindari. Secara

umum tujuan Kode Etik agar profesional memberikan jasa sebaik-baiknya kepada pemakai / klien / penumpang / nasabahnya. Dalam konteks transportasi udara setiap maskapai memiliki kode etik, pramugari memiliki Kode Etik dan dinyatakan mempunyai kekuatan hukum secara mutatis mutandis.

Dalam kode etik pramugari secara detail mengenai:

1) Teliti

Sebelum penerbangan, pramugari memeriksa peralatan yang dibutuhkan. Dan memastikan peralatan tersebut lengkap adanya disetiap kursi penumpang. Selain itu, pramugari memeriksa persediaan makanan dan minuman sebelum lepas landas.

2) Ramah

Ketika menyambut para penumpang masuk ke dalam pesawat, pramugari menyambutnya dengan sikap ramah dengan senyum manis, karena pramugari wajib menciptakan kesan pertama yang baik.

3) Sabar dan tegas

Seringkali ditemukan penumpang yang masih saja belum memasang sabuk pengaman atau masih mengaktifkan dan mengoperasikan telepon genggamnya, padahal pesawat sudah siap untuk take off. Disinilah kesabaran dan ketegasan menjadi seorang pramugari harus ditunjukkan dengan sabar dan tegas pramugari haruslah menegur penumpang tersebut.

4) Bekerja sama

Pada saat boarding pramugari lebih baik membantu penumpang memasukkan barang di bagasi dan membantu kebutuhan khusus seperti anak-anak atau para manula.

5) Koordinasi yang baik

Pramugari merupakan mata dan telinga bagi pilot, karena pilot tidak dapat mengecek bagaimana situasi dan keadaan di area penumpang.

6) Memperhatikan kenyamanan penumpang

Pramugari akan melihat kenyamanan penumpang termasuk menjawab pertanyaan, membagikan headphone dalam penerbangan dan menawarkan selimut atau bantal. Dalam keadaan darurat, seorang pramugari akan mengarahkan penumpang dan mengelola pertolongan pertama yang diperlukan.

7) Memastikan keselamatan penumpang

Pramugari wajib mendahulukan keselamatan para penumpang apabila dalam keadaan emergency. “Orang sering menganggap peraturan di dalam pesawat itu mengganggu, tapi sebenarnya ada alasan di balik setiap aturan tersebut yaitu menjaga keselamatan penumpang” ujar Sara Keagle, mantan pramugari.

8) Salam dan terima kasih

Ketika pesawat bersiap landing, pramugari kembali memastikan semua penumpang dalam keadaan memakai sabuk pengamanannya. Dan ketika pendaratan dan penumpang bersiap-siap turun dari kabin, pramugari kembali memberikan senyum salam perpisahan dan ucapkan terima kasih.

Sebagai contoh beberapa ketentuan kode etik pramugari yang berhubungan dengan penumpang, antara lain: tentang ketidak telitiannya seorang pramugari yang menumpahkan air panas ke dada penumpangnya yang membuat penumpang mengalami cacat tetap, pramugari tersebut di nilai melanggar kode etik pramugari kurang teliti dan membahayakan penumpang sehingga atas perbuatannya tersebut pihak maskapai harus bertanggung jawab dan dapat dikenakan sanksi.

Pada dasarnya, konsumen mempunyai hak-hak yang diatur dalam Pasal 4 huruf b Undang-Undang Perlindungan Konsumen, atas hak konsumen ini, maka pelaku usaha juga berkewajiban untuk memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian (Pasal 7 huruf g Undang-Undang Perlindungan Konsumen). Sayangnya, atas pelanggaran Pasal 4 maupun Pasal 7 Undang-Undang Perlindungan Konsumen ini, tidak secara tegas diberikan sanksi dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen.

Berdasarkan Pasal 19 Undang-Undang Perlindungan Konsumen, pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan. Lebih lanjut dikatakan bahwa ganti rugi tersebut dapat berupa pengembalian uang atau penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya, atau perawatan kesehatan dan/atau pemberian santunan yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Pemberian ganti rugi dilaksanakan dalam tenggang waktu 7 (tujuh) hari setelah tanggal transaksi. Sanksi yang terdapat di dalam Hukum Perlindungan Konsumen berupa :

a) Sanksi Perdata :

Berupa Ganti rugi dalam bentuk :

1. Pengembalian uang atau
2. Penggantian barang atau
3. Perawatan kesehatan, dan/atau
4. Pemberian santunan

Ganti rugi diberikan dalam tenggang waktu 7 hari setelah tanggal transaksi

b) Sanksi Administrasi :

maksimal Rp. 200.000.000 (dua ratus juta rupiah), melalui BPSK jika melanggar Pasal 19 ayat (2) dan (3), 20, 25

c) Sanksi Pidana :

1. Kurungan :

Penjara, 5 tahun, atau denda Rp. 2.000.000.000 (dua milyar rupiah) (Pasal 8, 9, 10, 13 ayat (2), 15, 17 ayat (1) huruf a, b, c, dan e dan Pasal 18

Penjara, 2 tahun, atau denda Rp.500.000.000 (lima ratus juta rupiah) (Pasal 11, 12, 13 ayat (1), 14, 16 dan 17 ayat (1) huruf d dan f

2. Ketentuan pidana lain (di luar Undang-Undang No. 8 Tahun. 1999 tentang Perlindungan Konsumen) jika konsumen luka berat, sakit berat, cacat tetap atau kematian

d) Hukuman tambahan , antara lain :

- a. Pengumuman keputusan Hakim
- b. Pencabutan izin usaha;
- c. Dilarang memperdagangkan barang dan jasa ;
- d. Wajib menarik dari peredaran barang dan jasa;

Hasil Pengawasan disebarluaskan kepada masyarakat.

C. Perusahaan Pengangkutan Udara

1. Pengertian Hukum Pengangkutan Udara

Pengangkutan udara adalah orang atau badan hukum yang mengadakan perjanjian angkutan untuk mengangkut penumpang dengan pesawat terbang dan dengan menerima suatu imbalan. Pengangkutan udara diatur dengan Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Angkutan udara diadakan dengan perjanjian

antara pihak pihak. Tiket penumpang atau tiket bagasi merupakan tanda bukti telah terjadi perjanjian pengangkutan dan pembayaran biaya angkutan.

Dasar hukum dalam pengangkutan udara di Indonesia berupa peraturan perundang-undangan yang dijadikan dasar hukum bagi pelaksanaan Pengangkutan Udara yang terdiri dari:

a. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Undang-Undang No.1 Tahun 2009 ini telah disahkan dalam Rapat Paripurna DPR-RI yang dilaksanakan pada 17 Desember 2008 serta telah ditandatangani pada 12 Januari 2009, Undang-Undang ini sangat berpengaruh pada perkembangan transportasi udara di Indonesia dikarenakan sebagai dasar hukum telah mengatur secara komprehensif. Secara umum Undang-Undang No. 1 tahun 2009 ini telah mengalami perubahan yang sangat signifikan dibandingkan dengan Undang-Undang yang sebelumnya, sebab konsep semula Undang-Undang tersebut hanya memiliki 103 pasal lalu mengalami perkembangan menjadi 466 pasal.³⁸

Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri dari pemanfaatan terhadap wilayah udara, bandar udara, pesawat udara, angkutan udara, keselamatan dan keamanan serta fasilitas umum dan fasilitas penunjang lainnya.³⁹

Angkutan Udara berdasarkan ketentuan Undang-Undang No.1 Tahun 2009 merupakan setiap kegiatan yang menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih

³⁸*Ibid*

³⁹H. K. Martono, *Op. Cit.*, h. 5

dari satu bandar udara menuju bandar udara lainnya atau beberapa bandar udara.⁴⁰

- b. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara

PerMenHub No.77 Tahun 2011 terdiri dari 10 Bab dan 29 Pasal. Peraturan ini telah ditetapkan pada Jakarta, 8 Agustus 2011, diundangkan pada 10 Agustus 2011 dan ditandatangani oleh Menteri Perhubungan dan Menteri Hukum dan HAM RI. Isi Peraturan Menteri Perhubungan No 77 Tahun 2011 ini mengatur mengenai Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara yang dijelaskan dalam Bab I sampai dengan Bab X. Bab I dalam Peraturan ini membahas mengenai ketentuan umum yang berisi penjelasan istilah-istilah yang digunakan dalam PerMenHub No.77 Tahun 2011. Pada Bab II berisi mengenai Jenis tanggung jawab pengangkut serta mengatur mengenai besaran ganti kerugian yang ditanggung oleh pengangkut angkutan udara. Bab III pada Peraturan ini mengatur tentang Kewajiban Pengangkut Angkutan Udara untuk mengasuransikan Tanggung Jawabnya. Bab IV berisi mengenai Batasan terhadap Tanggung Jawab pihak pengangkut angkutan udara. Bab V mengatur mengenai persyaratan dan tata cara pengajuan tuntutan ganti kerugian. Bab VI mengatur mengenai penyelesaian sengketa yang dapat ditempuh dalam peraturan ini. Bab VII mengenai evaluasi, pelaporan dan pengawasan terhadap asuransi tanggung jawab pengangkut. Bab VIII yaitu berisi tentang sanksi dalam peraturan ini. Bab IX berisi mengenai ketentuan peralihan dan bab X adalah ketentuan penutup dari peraturan ini. Peraturan Menteri Perhubungan

⁴⁰Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Pasal 1 angka 13.

Nomor 77 Tahun 2011 merupakan peraturan pelaksana dari pasal-pasal tertentu dalam UU No.1 Tahun 2009.

2. Perjanjian dalam Pengangkutan Udara

Pada dasarnya perjanjian dalam pengangkutan adalah perjanjian yang tunduk dengan sendirinya terhadap ketentuan-ketentuan yang berlaku bagi perjanjian secara umum, seperti tunduk pada ketentuan Buku ke-III KUHPerdara mengenai Perikatan, selama dalam peraturan perundang-undangan di bidang pengangkutan tidak mengatur secara khusus mengenai perjanjian pengangkutan.⁴¹ Perjanjian pengangkutan juga menyatakan bahwa salah satu pihak menyatakan sanggup untuk membawa orang ataupun barang dari suatu tempat menuju tempat lain dengan mementingkan keamanan serta pihak yang lainnya membayar biaya ongkos angkutannya.⁴²

Dalam Pasal 1 angka 29 Undang-Undang No.1 tahun 2009 dijelaskan bahwa: "perjanjian pengangkutan udara adalah perjanjian antara pengangkut dan pihak penumpang dan/atau pengirim kargo untuk mengangkut penumpang dan/atau kargo dengan pesawat udara, dengan imbalan bayaran atau dalam bentuk imbalan jasa yang lain."

Berdasarkan pengertian perjanjian di atas, disimpulkan bahwa perjanjian dalam pengangkutan dijadikan dasar bagi para pihak yang terlibat dalam kegiatan penyelenggaraan pengangkutan udara untuk saling mengikatkan diri dan sepakat untuk memenuhi kewajiban serta tanggung jawabnya masing-masing. Pihak yang dimaksud adalah pengangkut dengan penumpang dan/atau pengirim kargo.

⁴¹Siti Nurbaiti, *Hukum Pengangkutan Darat [Jalan dan Kereta Api]*, (Jakarta:Penerbit Universitas Trisakti,2009), h. 13

⁴² Prof. Subekti, *Pokok-pokok Hukum Perdata*, (Jakarta: PT Intermasa, 2003), h. 221.

Perjanjian pengangkutan memiliki sifat timbal balik yaitu dimana kedua belah pihak masing-masing mempunyai kewajiban dan hak yang harus dipenuhi dan terpenuhi.

Empat asas pokok yang mendasari perjanjian pengangkutan yaitu sebagai berikut ⁴³:

- a. Asas Konsesual, dimana perjanjian pengangkutan sudah cukup dengan adanya persetujuan antar para pihak secara lisan, tidak perlu dibuat secara tertulis. Pada setiap perjanjian pengangkutan darat, laut dan juga udara banyak yang dibuat secara lisan saja tetapi tetap didukung dengan suatu dokumen pengangkutan. Dokumen pengangkutan digunakan sebagai bukti bahwa adanya suatu kesepakatan para pihak yang berkaitan. Perjanjian pengangkutan dibuat secara tidak tertulis karena hak dan kewajiban dari para pihak telah ditentukan dan diatur dalam peraturan perundang-undangan yang berkaitan.
- b. Asas Koordinasi, yaitu asas ini mengharuskan adanya kedudukan yang sejajar atau seimbang antara para pihak dalam perjanjian pengangkutan.
- c. Asas Campuran, dimana perjanjian pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberian kuasa dari pengirim kepada pengangkut, penyimpanan barang dari pengirim kepada pengangkut dan melakukan pekerjaan pengangkutan yang diberikan pengirim kepada pengangkut. asas ini dikhususkan untuk jenis pengangkutan barang.
- d. Asas tidak ada hak retensi, dimana fungsi dan tujuan pengangkutan bertolak belakang dengan hak retensi sehingga hak retensi tidak dapat digunakan dalam perjanjian pengangkutan. Penggunaan hak tersebut juga dapat menyulitkan pihak pengangkut sendiri dalam hal penyediaan tempat penyimpanan, biaya penyimpanan serta penjagaan dan perawatan barang.

⁴³*Ibid.*,h. 24

3. Prinsip Tanggung Jawab dalam Pengangkutan Udara

Menurut Peter Salim, tanggung jawab dapat dikelompokkan menjadi tiga kelompok besar masing-masing "tanggung jawab" dalam arti *Accountability*, *responsibility*, dan *liability*. *Accountability* merupakan tanggung jawab terhadap keuangan ataupun pembukuan, misalnya pada kalimat “dimintakan pertanggung jawab atas hasil pembukuannya” atau pada kalimat “akuntan itu harus bertanggung jawab”, kata tanggung jawab dalam kedua kalimat tersebut memiliki arti *Accountability* yang terkait dengan masalah keuangan. selain itu, *Accountability* juga bisa diartikan sebagai sesuatu yang yang berkaitan dengan pembayaran.

Tanggung jawab dalam arti *responsibility* dapat diartikan dengan kata "ikut memikul beban" atas perbuatan yang dilakukan, seperti yang pernah dikatakan “Kepala Staf Angkatan Darat (KSAD) dan mantan Panglima TNI”, Jenderal Endiartono Soetarto dalam suatu kasus pelanggaran terhadap hak asasi manusia, beliau mengatakan bahwa “mereka yang bertanggung jawab adalah mereka yang memegang tongkat komando perintah prajurit”. "Tanggung jawab" dalam hal ini diartikan sebagai pihak yang "memikul beban". Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia, kata "tanggung jawab" atau *responsibility* memiliki arti "wajib menanggung segala sesuatunya", kalau terjadi sesuatu dapat disalahkan, dituntut, dan diancam hukuman pidana oleh penegak hukum di depan pengadilan, menerima beban akibat dari tindakan sendiri atau orang lain. Dan yang terakhir, Tanggung jawab juga berarti *liability*.

Kamus Besar Bahasa Indonesia menyatakan bahwa “tanggung jawab *liability*” memiliki arti yaitu menanggung segala kerugian yang merupakan akibat atas

perbuatannya maupun perbuatan orang lain yang bertindak untuk atau atas namanya.

Selain itu, “tanggung jawab *liability*” juga diartikan sebagai kewajiban untuk membayar ganti kerugian, misalnya pada perjanjian pengangkutan udara yaitu perusahaan pengangkutan “bertanggung jawab” terhadap keselamatan para penumpang dan barang kiriman, apabila kerugian tersebut terjadi maka perusahaan pengangkutan diharuskan “bertanggung jawab *liability*”.⁴⁴

Ilmu hukum khususnya hukum pengangkutan memiliki prinsip-prinsip tanggung jawab di bidang pengangkutan. Prinsip-prinsip tersebut menjelaskan bagaimana proses tanggung jawab yang diberikan oleh pengangkut kepada penumpang atau pengirim barang sebagai pengguna jasa yang mengalami kerugian dengan membayar ganti rugi atas kerugian tersebut. Prinsip-prinsip yang dimaksud adalah:

a. Prinsip Tanggung Jawab berdasarkan Atas Kesalahan (*Based on Fault*)

Prinsip ini diatur pada pasal 1365 KUHPer yang menyatakan bahwa “Tiap perbuatan melanggar hukum yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut”. Pasal tersebut dikenal mengatur Perbuatan Melawan Hukum.

Menurut Yurisprudensi, perbuatan yang dianggap sebagai perbuatan melawan hukum yaitu:

- 1) melanggar hak orang lain;
- 2) bertentangan dengan kewajiban hukum yang berbuat;

⁴⁴*Ibid.*, h. 213-217

- 3) bertentangan dengan kepatutan yang terdapat dalam masyarakat tentang diri/barang orang lain atau
- 4) bertentangan dengan kesusilaan yang baik.

Dapat dikatakan bahwa menurut pasal ini tanggung jawab atas kesalahan haruslah dibuktikan oleh pihak penuntut ganti kerugian. Sedangkan menurut pasal 1366 KUHPer, tanggung jawab seseorang juga dapat diakibatkan karena adanya kelalaian maupun kurangnya kehati-hatian.

Sebagaimana ditentukan dalam pasal 1865 KUHPerdata, dapat disimpulkan bahwa beban pembuktian pada prinsip ini ditanggung oleh pihak yang mengalami kerugian, dimana pihak tersebut harus memberikan bukti bahwa kerugian yang dialaminya adalah akibat dari perbuatan melawan hukum. Prinsip *based on fault* tidaklah didasari suatu perjanjian, namun perbuatan melawan hukum ini dapat menimbulkan suatu perikatan, sebagaimana ditentukan dalam pasal 1353 KUHPerdata.⁴⁵

b. Prinsip Tanggung Jawab atas Praduga Bersalah (*Presumption of liability*)

Menurut prinsip *presumption of liability*, dinyatakan pihak pengangkut akan selalu memberikan tanggung jawab terhadap kerugian yang diderita penumpang maupun pengirim barang saat penyelenggaraan pengangkutan, namun jika pengangkut dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah, maka pengangkut dibebaskan dari tanggung jawabnya untuk membayar ganti kerugian tersebut. Prinsip ini didasarkan pada perjanjian pengangkutan. Seperti dijelaskan sebelumnya bahwa

⁴⁵Siti Nurbaiti, *Op. Cit.*, h. 25-28.

pengangkut dapat dibebaskan dari tanggung jawab tersebut jikalau dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah, yaitu bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh hal yang tidak dapat dicegah, dihindarinya ataupun diluar kekuasaannya, pengangkut telah melakukan seluruh tindakan yang diperlukan dalam rangka menghindari terjadinya kerugian, kerugian yang timbul bukanlah karena kesalahan pengangkut serta kerugian tersebut akibat dari kelalaian ataupun kesalahan pihak penumpang itu sendiri atau karena cacat, sifat maupun mutu barang yang diangkut.⁴⁶ Sehingga dapat disimpulkan bahwa beban pembuktian dalam prinsip tanggung jawab ini ada pada pihak pengangkut.

c. Prinsip *Presumption of Non Liability*

Berdasarkan prinsip *Presumption of non liability* pihak pengangkut dianggap tidak wajib untuk bertanggung jawab atau disebut dengan prinsip "praduga bahwa pengangkut selalu tidak tanggung jawab". Prinsip ini berlaku bagi barang milik penumpang yang berada dibawah pengawasan penumpang itu sendiri yaitu misalnya bagasi tangan.

Prinsip tersebut memberikan kemungkinan bagi pihak pengangkut untuk tidak dapat dimintainya pertanggung jawaban atas kerugian terhadap barang milik penumpang, yaitu jika penumpang mengatakan telah melakukan seluruh tindakan untuk mengawasi barangnya, melainkan pihak pengangkut telah memberikan bukti bahwa tidak mungkin kerugian tersebut dapat dicegah. Maka dalam hal ini pihak penumpangnya yang menanggung kerugian tersebut.⁴⁷

⁴⁶*Ibid.*, h. 28

⁴⁷*Ibid.*, h. 32

Prinsip ini khususnya ditujukan untuk barang milik penumpang yang ada dalam pengawasannya, didasari suatu perjanjian antar para pihak, serta beban pembuktian ditanggung oleh penumpang, dikarenakan barang tersebut berada didalam pengawasannya dan sepenuhnya merupakan tanggung jawab dari pihak penumpang itu sendiri.

d. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (*Strict Liability*)

Prinsip *Strict liability* menyatakan secara yuridis pengangkut wajib untuk memberikan tanggung jawab tanpa adanya beban pembuktian. Yang berarti bahwa pihak pengangkut wajib untuk memberikan tanggung jawab tanpa mempertimbangkan adanya unsur kesalahan dan siapa yang melakukannya.

Menurut Komar Kantaatmadja, *strict liability* ini memiliki perbedaan dengan *absolute liability*, Komar mengatakan bahwa prinsip *absolute liability* tidak memerlukan pertimbangan ada atau tidaknya kesalahan serta tanpa adanya batasan jumlah ganti rugi, sedangkan *strict liability* memiliki proses pembuktian, sehingga dalam hal ganti kerugiannya memiliki pembatasan.⁴⁸ Namun dapat disimpulkan bahwa *Strict liability* adalah adanya tanggung jawab langsung, memerlukan hubungan kausalitas antara kerugian dengan perbuatan pengangkut, diakui semua alasan pembebas dan memiliki batas ganti kerugian.⁴⁹

e. Prinsip Pembatasan pada Tanggung Jawab (*Limitation of liability*)

Pembatasan terhadap tanggung jawab pihak pengangkut adalah batasan yang diberikan pada jumlah ganti rugi yang wajib dibayarkan oleh pengangkut berdasarkan ketentuan hukum dalam bidang pengangkutan

⁴⁸*Ibid.*,h. 35

⁴⁹*Ibid.*,h. 37

termasuk angkutan udara. Prinsip ini digunakan dengan alasan yaitu yang pertama, resiko yang paling besar pada kegiatan pengangkutan adalah resiko pada pengangkut, maka sudah seharusnya resiko itu dibatasi, yang kedua, pihak pengangkut tidak diperbolehkan untuk meniadakan tanggung jawabnya melalui syarat-syarat perjanjian pengangkutan, dan yang terakhir yaitu adanya batasan tertentu yang merupakan dasar penyelesaian tuntutan ganti rugi dengan cepat dan mudah tanpa melalui perantara hakim.

Prinsip pembatasan tanggung jawab ini memiliki dua jenis sifat, yaitu :

1. *Breakable limit*, dapat dilampauinya batasan tersebut serta sifatnya tidak mutlak dan ganti rugi dari pihak pengangkut memiliki kemungkinan untuk dibayarkan melebihi jumlah yang telah ditentukan terhadap kerugian yang terjadi karena perbuatan sengaja ataupun kelalaian pihak pengangkut.
2. *Unbreakable limit*, dimana pembatasan tersebut dengan alasan apapun tidak dapat dilampaui, yang berarti ganti rugi yang diberikan pihak pengangkut tidak diperbolehkan melebihi batasan yang telah ditentukan.⁵⁰

f. Batasan Tanggung Jawab dan Besaran Ganti Rugi dalam Hukum Pengangkutan

1. Undang-Undang nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Penentuan limit ganti kerugian yang diberikan kepada pengguna jasa oleh pihak pengangkut telah diatur dalam peraturan

⁵⁰*Ibid*,h. 39

perundang-undangan mengenai pengangkutan udara. Salah satunya adalah Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Istilah pembatasan terhadap tanggung jawab yang diberikan pihak pengangkut atas kerugian yang diderita pihak penumpang dan pengirim kargo atau sebagai pengguna jasa yang dikenal dengan *limitation of liability* ini biasa ditujukan untuk pembatasan ganti kerugian yang diberikan pihak pengangkut berdasarkan ketentuan dalam Undang-Undang No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan,

2. Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara

Berkaitan dengan pembatasan pada tanggung jawab serta besaran ganti kerugian dari pengangkut kepada pihak penumpang, dalam peraturan menteri perhubungan ini telah diatur dalam beberapa pasal, antara lain:

a. Pasal 3 PerMenHub No. 77 Tahun 2011. Berdasarkan pasal 3 dijelaskan bahwa:

“Jumlah ganti kerugian terhadap penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf a ditetapkan sebagai berikut:

- 1) penumpang yang meninggal dunia di dalam pesawat udara karena akibat kecelakaan pesawat udara atau kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara diberikan ganti kerugian sebesar

Rp. 1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah) per penumpang;

- 2) penumpang yang meninggal dunia akibat suatu kejadian yang sematamata ada hubungannya dengan pengangkutan udara pada saat proses meninggalkan ruang tunggu bandar udara menuju pesawat udara atau pada saat proses turun dari pesawat udara menuju ruang kedatangan di bandar udara tujuan dan/atau bandar udara persinggahan (transit) diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah) per penumpang;
- 3) penumpang yang mengalami cacat tetap, meliputi :
- 4) penumpang yang dinyatakan cacat tetap total oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah) per penumpang; dan
- 5) penumpang yang dinyatakan cacat tetap sebagian oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian sebagaimana termuat dalam lampiran yang tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.
- 6) Cacat Tetap Total sebagaimana dimaksud pada huruf c angka 1 yaitu kehilangan penglihatan total dari 2 (dua)

mata yang tidak dapat disembuhkan, atau terputusnya 2 (dua) tangan atau 2 (dua) kaki atau satu tangan dan satu kaki pada atau di atas pergelangan tangan atau kaki, atau Kehilangan penglihatan total dari 1 (satu) mata yang tidak dapat disembuhkan dan terputusnya 1 (satu) tangan atau kaki pada atau di atas pergelangan tangan atau kaki.

- 7) penumpang yang mengalami luka-luka dan harus menjalani perawatan di rumah sakit, klinik atau balai pengobatan sebagai pasien rawat inap dan/atau rawat jalan, akan diberikan ganti kerugian sebesar biaya perawatan yang nyata paling banyak Rp. 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah) per penumpang.”⁵¹

⁵¹ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, Pasal 3